



# ASSEMBLÉE NATIONALE

15ème législature

## Utilisation du glyphosate par la SNCF

Question écrite n° 3581

### Texte de la question

Mme Sophie Panonacle alerte Mme la ministre, auprès du ministre d'État, ministre de la transition écologique et solidaire, chargée des transports, sur les risques sanitaires et environnementaux posés par l'utilisation du glyphosate dans le cadre de l'entretien du réseau ferré français. En effet, ce sont actuellement plus de 30 tonnes de cet herbicide qui sont pulvérisées chaque année le long des 60 000 km de voies ferrées du réseau national, afin de prévenir tout risque de patinage des trains en circulation. Ce désherbage répond donc à un objectif de sécurité, mais également à un objectif de résultat dans le but d'assurer la ponctualité des trains en gare. La surface totale actuellement traitée au glyphosate est estimée à 60 000 hectares, ce qui représente l'équivalent de plus de 85 000 terrains de football. Alors que 81 % des Français plébiscitent l'interdiction de cette substance chimique qui vient d'être renouvelée pour 5 ans à l'échelle européenne, la SNCF considère que le budget alloué à ses activités de désherbage évoluerait de 80 millions d'euros à 350 millions d'euros en cas d'interdiction. Si le Premier ministre a annoncé une interdiction nationale du glyphosate d'ici trois ans, la SNCF estime qu'une période de 5 ans lui sera nécessaire pour industrialiser et opérationnaliser des solutions de substitution. Aussi, elle lui demande de bien vouloir lui préciser les mesures qui pourront être prises afin d'accélérer la mise en œuvre par la SNCF d'alternatives sans risque pour la santé et l'environnement dans le délai de trois ans indiqué par le Gouvernement.

### Texte de la réponse

La consommation de glyphosate par SNCF Réseau s'élève à environ 40 tonnes par an. Le groupe public ferroviaire, conscient des enjeux environnementaux et sanitaires liés à l'utilisation de cet herbicide, a mis en place un certain nombre de mesures : il a ainsi notamment interdit au 1er janvier 2017 l'usage du glyphosate dans les espaces recevant du public, tels que les quais en gare ; il a également investi 2 millions d'euros dans des outils industriels, notamment numériques, permettant de mieux cibler les zones devant faire l'objet d'un traitement. Au total, les actions menées par le groupe public ferroviaire ont permis de diviser par trois sa consommation de produits phytosanitaires en 15 ans. La maîtrise de la végétation reste néanmoins un impératif pour SNCF Réseau, du fait des enjeux de sécurité et de performance auxquels elle est liée. Le gestionnaire d'infrastructure applique actuellement un standard « zéro végétation » sur les voies, afin de prévenir les risques potentiels liés à la présence d'un couvert herbacé voire ligneux : en empêchant un drainage correct de la voie, un tel couvert peut en effet conduire à un affaiblissement de la structure de la voie, et ainsi progressivement impacter sa stabilité et sa géométrie avec le cas échéant des risques de déraillement ; la présence de végétation sur la voie ou ses abords perturbe également la surveillance des différents composants de l'infrastructure (le ballast, les traverses ou les rails), peut conduire à des risques d'incendies ce qui entraîne des interruptions de circulations et peut même risquer d'empêcher l'évacuation des passagers d'un train en panne. Des limitations de vitesse, voire des interruptions de service, peuvent enfin être nécessaires pour garantir la sécurité des passagers et des biens sur des lignes où la végétation ne serait pas correctement maîtrisée : cette maîtrise est donc également nécessaire au maintien de la performance du mode ferroviaire. Dans ce contexte, il est important que SNCF Réseau puisse rapidement identifier et mettre en œuvre des alternatives au glyphosate permettant de préserver le niveau de sécurité existant sur le réseau ferré national (sachant qu'aucun herbicide alternatif connu à ce jour ne dispose d'une efficacité comparable), tout en restant économiquement viables. Il

s'agit en effet d'un enjeu économique majeur pour le gestionnaire d'infrastructure, dans la mesure où le surcoût pour l'entretien des voies en cas d'abandon de ce produit pourrait s'élever à environ 440 millions d'euros par an. Le gestionnaire d'infrastructure étudie la faisabilité d'adopter un référentiel de maintenance révisé, consistant à tolérer la présence d'un niveau de végétation limité et différent selon les zones concernées : sur la base des alternatives au glyphosate existant aujourd'hui (à savoir, soit l'application d'herbicides moins efficaces, soit le recours à du désherbage mécanique), l'application d'un tel référentiel pourrait permettre de réduire les surcoûts liés à son abandon à environ + 300 millions d'euros par an. Un tel impact resterait toutefois économiquement insoutenable pour le gestionnaire d'infrastructure. SNCF Réseau a donc engagé depuis septembre 2016 un programme dit « post-glyphosate », dont l'objectif est de rechercher des solutions de substitution à la fois industrialisables, économiquement soutenables et respectueuses de l'environnement et de la santé. Dans ce cadre un marathon de l'innovation et un challenge étudiant ont par exemple été réalisés, et des partenariats ont été mis en place, y compris avec un certain nombre de start-ups. Douze projets restent étudiés à ce jour et font l'objet d'études de faisabilité afin de déterminer s'il s'agit de solutions potentiellement industrialisables d'ici 3 ans. Font notamment partie des alternatives étudiées l'utilisation de robots autonomes, la pose de géotextile ou encore l'utilisation de traitements chimiques alternatifs. Concernant cette dernière piste, des tests sont par exemple envisagés dès l'année 2018 afin d'évaluer la pertinence du recours à des principes actifs de type « bio-contrôle », l'usage de traitements chimiques alternatifs semblant aujourd'hui être l'option la plus pertinente. Dans un autre registre, une coopération a également été mise en place avec le gestionnaire allemand afin de développer un système de destruction de la végétation par l'utilisation d'un courant électrique. Ces différents travaux doivent se poursuivre au cours des trois prochaines années, afin d'identifier la meilleure solution possible pour avancer rapidement vers l'abandon du recours au glyphosate sur le réseau ferré national. Le Gouvernement veillera tout particulièrement à la définition de solutions alternatives à l'usage du glyphosate sur le réseau ferré national, ainsi que sur les réseaux routiers et fluviaux.

## Données clés

**Auteur :** [Mme Sophie Panonacle](#)

**Circonscription :** Gironde (8<sup>e</sup> circonscription) - La République en Marche

**Type de question :** Question écrite

**Numéro de la question :** 3581

**Rubrique :** Produits dangereux

**Ministère interrogé :** [Transports](#)

**Ministère attributaire :** [Transports](#)

## Date(s) clé(s)

**Question publiée au JO le :** [5 décembre 2017](#), page 6084

**Réponse publiée au JO le :** [7 août 2018](#), page 7228